

Szigeti Miklós

Chel 'Ha Avir – Az izraeli légierő kezdetei

Az izraeli légierő kialakulása és az első arab–izraeli, azaz a Függetlenségi Háborúról sok könyv jelent már meg Izraelben és Magyarországon is egyre több cikk jelenik meg a témában, ennek ellenére fontosnak tartom a légi háború főbb eseményeit e rövid írásban megörökíteni.

A légierő elődje, a Sherut Avir (Repülőszolgálat) 1947 novemberében alakult meg. Repülőgép állománya 10 darab II. világháború előtt készült elavult könnű polgári gép volt. Az Aviation Company a repülőszolgálat fedőszervezete mindent megpróbált, hogy új vagy legalább leharcolt II. világháborús katonai repülőgépet tudjon venni. Ennek első eredménye az volt, hogy a 17. USAF légihadseregétől selejtezett 17 db *Norseman* sikerült megszerezni. Ezekkel a gépekkel és a régi *Dragon Rapido*kkal bombázóalakulatok felszerelésére jellemző, hogy a gépek munciója házi készítésű bombákból és kézigránátokból állt és ezekkel igyekeztek megzavarni a támadó arab alakulatokat. Természetesen az egyiptomi *Spitfire*-ek (angol vadászgép) sokkal gyorsabbak voltak, ezért az egyetlen menekülési lehetőség előlük a minnél kisebb repülési magasság volt. Ilyenek voltak a légierő főbb paraméterei a háború kitörése előtt.

1948. május 14-én kikiáltották Izrael állam függetlenségét. Az Izraeli Légierő, a Chel 'Ha Avir 1948. május 27-én alakult meg, a feloszlott Sherut Avirből. Független szervezet volt, de nemcsak nevében (Izraeli Védelmi Erők Légieroje), hanem a valóságban is kötődött a hadsereghez a vezérkari főnökségen keresztül. Fontosnak tartom az Izraeli Védelmi Erők nevét itt héberül is megjegyezni Zava Hagana L'Israel (Zahal).

Most egy kicsit vissza kell lépni az időben. Egy nappal a függetlenség kikiáltása után, május 15-én megindult a háború Izrael és a környék arab államai között. Az Egyiptomi Légierő (EAF) a a legnagyobb és legkorszerűbb volt a reguláris arab haderők kötelékében. 50 modern *Furie* és *Spitfire*-rel és két szállítórepülőgép századdal, *C-46 Commando* és *C-47 Dakota* típusú gépekkel (32 db), valamint több közepes bombázóval rendelkezett. Az EAF főparancsnoksága az El-Arish légibázison volt.

Május 17-én az izraeli tüzérségnek sikerült lelőnie egy egyiptomi *Spitfire*t, ez volt Izrael első légyigőzelve. Június elején sikerült beszerezni modern gépeket *Douglas DC-3 Dakotákat*, amelyeket szintén bombázó feladatokra alakítottak át. Ezalatt az EAF folyamatosan bombázta Izrael Állam területét katonai és polgári létesítményeket egyaránt, így pl. a tel-avivi központi buszállomást május 18-án.

1948 márciusában titkos tárgyalások folytak szovjet közreműködéssel Csehszlovákiával, repülőgép-szállítás ügyében. A német megszállás idején a Praha-Cakovice-i gépgyárban *Messerschmitt Bf-109*-es összeszerelő üzem volt, és volt még elegendő alkatrészük új gépek összeszerelésére. A Csehszlovák Köztársaságtól rendeltek 10 plusz 15 db vadász és 4 db gyakorlóváltozatot a cakovicei repülőgépgyárban gyártott *Avia-S-199*-esekből. Ezek a *Messerschmitt Me-109-K* módosításai voltak, az eredeti Daimler-hajtóművek és VDM-légcsavarok helyett Junkers Jumo-motorokkal és Heinkel-légcsavarokkal. A gépek teljesítményadatai az eredeti típus kétharmadát adták, és repülési tulajdonságaik is jóval rosszabbak voltak. Az első tíz gépet már a cseh kommunisták többségbe kerülése előtt átadták az izraeli pilótáknak átképzésre. Ezen tárgyalások idején keresték meg, az egykori 101-es „Puma” magyar honi vadászosztály repülőit, akik ismerték a típust és eredményesen harcoltak vele a II. világháborúban. Itthon fizetést, ott kint zsoldot ígértek a pilótáknak. De ebből nem lett semmi, mert sikerült feltölteniük, a „megbízhatóbb” egykor RAF kötelékben szolgált cseh és lengyel pilótákkal. A gépeket repülőgéppel szállították Izraelbe, *Curtis C-46 Commando*kkal, amelyekből később 10 db szolgált a Chel 'Ha Avir-ban. Az első messerek 1948. május 29-én a tel-avivi országút aszfdi szakaszán egy egyiptomi katonai oszlopot támadtak alacsony támadásból. Egy

Aviát lelőttek, egy másik leszállásnál sérült meg, de ezzel bebizonyították, hogy már nemcsak a támadó arab országok vannak jelen Izrael felett. Ezen a bevetésen négy db vadászgép vett részt.

A fő probléma továbbra is a gépek beszerzése volt, mert a cseheken kívül senki sem szállított Izraelnek. Először hat *Bristol Beauflight* (nehézzvadász két hajtóművel), négy db 20 mm-es géppuskával és 6 géppuskával) szereztek be Angliában „filmforgatás” címén tartalékhatómúval és fegyverzettel. Sikeresen működött az USA-ban a beszerzés a Service Airways nevű fantomcégen keresztül. Három *Super Constellation*, majd kilenc *Curtis Commando* vett a cég, ebből két *Constellation* az amerikai kormány visszatartott, egy *Commando* pedig lezuhant. Vásároltak még három *B-17G Flying Fortress*-t, de csak kiépített fegyverzettel tudták – mint szállítógépet – megszerezni. Brazília–Csehszlovákia útvonalon hazarepülve fegyvert és lőszert szállítottak Izraelbe. Kettő közülük a háború idején fegyverzet nélkül is hajtott végre bombázófeladatokat.

Az izraeli légierő kötelékében a Függetlenségi Háború idején nagyrészt önkéntes pilóták szolgáltak? kanadaiak, amerikaiak, lengyelek és csehek. Természetesen voltak zsidó pilótái is a Chel 'Ha Avirnak, akik a II. világháborúban a RAF-nál vagy az USAF-nál szolgáltak.

A hadszíntéren eközben újabb események történtek. Június 3-án Tel-Aviv ellen újabb légitámadást hajtott végre az EAF két Dakotával. Az elfogásukra küldött izraeli vadászok sikerrel jártak (Mody Allon mindkét gépet lelőtte). Ez volt az első iker légigyőzelem e térségben.

Augusztusban 50 db új Spitfire-t úgy vettek a csehszlovák kormánytól, hogy a csehek rendelték meg őket Angliából. A tervek szerint jugoszláviai leszállással és tankolással kellett volna a gépeknek Izraelbe érkezniük. Ekkor jötték az első dél-afrikai önkéntesek. Egy rhodesiai önkéntesük kényszerleszállás közben meghalt Jugoszláviában, így a dologra fény derült, a jugoszláv kormány megtiltotta a leszállást, a gépeknek közvetlenül kellett Izraelbe repülniük. Izrael légterében július-augusztusra a Chel 'Ha Avir lett az úr, innentől számítható az izraeli légifölény.

Szeptemberben a légierő támadásba ment át, melynek eredményeként Kairót, Damaszkuszt és Ammant bombázták az izraeli gépek. 1948 decemberében az angol kormány utasította a RAF kötelékébe tartozó 208-as Közel-keleti Taktikai Századot, hogy támogassa az EAF-et. 1949. január 7-én az angolok hat Spitfire Mk–XVIII-as berepülést hajtott végre az El-Auga-Beersheva útra, majd észak felé a Gaza-Rafan térség felé távoztak. Üldözőbe vették őket az izraeli vadászok és négyet közülük „leszedtek”.

Két hét múlva egy 2000 méteres őrjáraton 4 izraeli gép 8 angol géppel találkozott. A rövid lefolyású légicsata eredménye 4 Spitfire és 1 *Tempest* veszteség az angolok részéről. Mint a korabeli aktákból kiderül, tapasztalatlan kezdő pilótákból állt a kötelék.

A háború második szakaszában intenzív csapatszállítási és desszant feladatokat hajtottak végre a C–46-os, C–47-es, C–54-es szállítógépekkel.

Összefoglalva a kezdeti nehézségek után Izrael megnyugtató légifölényt tudott kivívni a térségben. Ötvenhárom ellenséges repülőgépet pusztítottak el, ebből huszonháromat légiharcban. Az Izraeli Légierőnek ezzel szemben nyolc gépvesztése volt ebből kettő légiharcban.

A háború befejezésével azonban meggyengült a légierő. Az önkéntes pilóták hazatértek, a gépek leharcoltak és szedett-vedettek voltak. Alkatrész nem volt, az alakulatok egymástól „szerezték” be az utánpótlást gépeikhez. Pénz sem volt fejlesztésre, mert a Kneszet (Parlament) fontosabbnak tartotta, hogy harckocsik, lövegek és géppuskák érkezzenek a szárazföldi erőkhöz. Sorra mondtak le a légierő parancsnokai, és ekkor jött, 1953-ban Don Talkovszki, de ez már egy másik történet...